

Contacto CONAMER GLS-CVLS-AMMDE-B000231532

De: Mylene Cano de la Fuente <mcano@coparmex.org.mx>
Enviado el: lunes, 10 de julio de 2023 10:52 a. m.
Para: Contacto CONAMER
Asunto: Comentario de Coparmex Nacional al expediente 04/0028/200623
Datos adjuntos: 230706 - Escrito CONAMER Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica jul23.pdf

A quien corresponda,

Por este medio compartimos el comentario de Coparmex Nacional a anteproyecto "Acuerdo por el que se expide la Estrategia Nacional de Movilidad Eléctrica" de la Secretaría de Medio Ambiente y Recursos Naturales con expediente 04/0028/200623.

Saludos cordiales,
Mylene Cano de la fuente
Coordinadora de Competitividad y Mejora Regulatoria
Coparmex Nacional



Ciudad de México, a 03 de julio de 2023

COMISIÓN NACIONAL DE MEJORAR REGULATORIA CONAMER PRESENTE

El bienestar y desarrollo de la gente en México depende del acceso a fuentes de energía confiables y asequibles, cada vez más bajas en emisiones de carbono y a precios competitivos. Las políticas y estrategias públicas en la materia deben buscar un balance entre las necesidades actuales de la población y las condiciones que permitan la consolidación de los sistemas energéticos del futuro. Como numerosos expertos lo han señalado, en materia energética existen varias soluciones tecnológicas para lograr un balance entre la oferta y la demanda de bienes energéticos y la protección al medio ambiente, pero también se requieren políticas públicas que incentiven y permitan darle acceso a toda la población a tecnologías de nueva generación. Por ello, atender esta situación requiere de acciones coordinadas entre todos los distintos sectores de la iniciativa privada, el Gobierno y la sociedad. Nuestro país enfrenta retos de corto y largo plazo. La creciente demanda energética para la movilidad requiere que las políticas, estrategias y regulaciones en la materia promuevan mecanismos que:

- (1) Faciliten un futuro bajo en carbono a un costo accesible para la sociedad¹ sin comprometer la seguridad energética necesaria hoy y hacia adelante;
- (2) Permitan avanzar de manera gradual y ordenada hacia un futuro bajo en carbono en la que puedan competir en igualdad de circunstancias las diversas tecnologías existentes y de futuro desarrollo que reducen la huella de carbono en materia de movilidad (es decir, que no se escojan *ex ante* “tecnologías ganadoras”);
- (3) Fomenten la complementariedad entre las fuentes de energía bajas en carbono, así como la diversificación de las tecnologías.
- (4) Doten de certidumbre y claridad a las inversiones -presentes y futuras- que se están llevando a cabo en todo el sector energético, incluido el sector de petrolíferos, para suministrar a la población mexicana; y
- (5) Promuevan la seguridad energética y sienten las bases de un desarrollo energético ordenado del país sin comprometer la viabilidad operativa y financiera de Petróleos Mexicanos y la Comisión Federal de Electricidad.

¹ Mckinsey en su estudio “*How Mexico can harness its superior energy abundance*” el país necesitará inversiones por cerca de 350 mil millones de dólares para cerrar la brecha de competitividad del sector energético hacia 2030. Por otro lado, dicho estudio publicado, en 2019 señala que el periodo para recuperar la inversión de la nueva refinería podría extenderse hasta 2038 en el supuesto que el proyecto fuera terminado en el plazo proyectado originalmente. El estudio está disponible en: <https://www.mckinsey.com/industries/oil-and-gas/our-insights/how-mexico-can-harness-its-superior-energy-abundance> (consultado el 22 de junio de 2023).

Si bien, en diversos ámbitos se favorece a la electromovilidad para lograr una movilidad sustentable y baja en carbono, la realidad es que las condiciones actuales del país en materia de inversión, infraestructura y seguridad energética hacen necesario el uso de todas las tecnologías disponibles, incluyendo los combustibles líquidos -particularmente en el mediano plazo aquellos que puedan ser bajos en carbono- considerando además, que éstos pueden ser tan eficientes como los vehículos eléctricos considerando un ciclo de vida completo².

Nuestro país requiere de un diálogo abierto y transparente entre todos los participantes – públicos y privados – sobre cómo lograr el mejor balance entre el desarrollo económico y protección al medio ambiente, reconociendo que los combustibles líquidos aún juegan un rol vital para la economía y seguridad energética nacionales. SEMARNAT tiene una gran oportunidad para que estas reflexiones se hagan en un plazo adecuado considerando el impacto que esta Estrategia puede causar. Consideramos que es un tema que deberá abordarse una manera holística por las diversas condiciones que se requieren para ser exitosos en su implementación, reconociendo las diferentes realidades económicas y de acceso a energía que tiene nuestro país. En este sentido, en el grupo de Petrolíferos de COPARMEX creemos que nuestro sector puede contribuir con la Estrategia Prioritaria 2.2. Impulsar políticas públicas y acciones de movilidad sostenible con el fin de promover transportes eficientes, de bajo carbono y asequibles a la población del Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024.

Una política medioambiental eficiente requiere un análisis neutral, abierta a todas las tecnologías, distinta a una en la que se mandate una sola tecnología que requiere de inversiones en los billones de pesos y que implica un cambio sustancial en la infraestructura de México. Reducir la huella de carbono del sector de transporte necesita un enfoque que incluya un portafolio con las diversas fuentes de suministro energético para satisfacer la demanda de la población en el corto, mediano y largo plazo. Junto con la electrificación, los combustibles líquidos bajos en carbono, el hidrógeno y otros hidrocarburos renovables tienen un papel importante en este proceso. La nueva generación de combustibles líquidos bajos en carbono puede contribuir a reducir las emisiones de transporte de manera sustancial e inmediatamente con menores inversiones y la infraestructura existente. Por ejemplo, existen tecnologías de gasolinas renovables que, con las políticas y regulación adecuada, podrían ayudar a reducir de manera casi inmediata un 40% las emisiones de carbono aprovechando la infraestructura de suministro y los vehículos que circulan actualmente. Mediante la adopción de distintas estrategias, es posible que el Gobierno y sector privado puedan trabajar de la mano para reducir las emisiones a la movilidad hoy y en los años por venir. Consideramos que estos aspectos son relevantes y debieran ser tomados en cuenta en el desarrollo de las estrategias relacionadas con la movilidad. Un programa como este no debe ser un instrumento para excluir este tipo de soluciones tecnológicas, las cuales tienen un rol relevante que jugar para combatir el cambio climático, además de la electrificación.

² Por ejemplo, un análisis de vida útil realizado por el Southwest Research Institute, un centro independiente de investigación, sin fines de lucro, encontró que las emisiones de gases de efecto invernadero de un motor pesado de combustión interna corriendo con diésel renovable puede resultar hasta en 60% menos emisiones de gases de efecto invernadero que aquellas de un vehículo eléctrico de batería, considerando la totalidad de su vida útil.

Nos parece que, dado que esta estrategia tiene que ser revisada i) a la luz del impacto que pueda tener a la infraestructura eléctrica existente y la necesaria hacia adelante, ii) los impactos que vehículos eléctricos en circulación puedan tener en las calles y carreteras del país en consideración de mayores pesos de dichos vehículos y iii) el hecho que dadas las cadenas productivas actuales, la dependencia de insumos en el mercado asiático es contrario a los esfuerzos de repatriación de cadenas productivas que impulsamos desde el Tratado entre México, Estados Unidos y Canadá (T-MEC), foco principal de los tres países que conforman este bloque comercial, entre otros. Por lo anteriormente expuesto, y debido a que dicha Estrategia podría tener impactos en distintos sectores de la iniciativa privada y del sector público que actualmente están llevando a cabo o planean llevar a cabo inversiones de largo plazo en materia de combustibles líquidos en nuestro país, además de que será la base para futuras regulaciones y normas que son fundamentales para cuidar el medio ambiente, respetuosamente solicitamos:

1. Diseñar políticas públicas que incentiven y permitan darle acceso a toda la población a tecnologías de nueva generación
2. Generar acciones coordinadas entre todos los distintos sectores de la iniciativa privada, el Gobierno y la sociedad, con el propósito de lograr un balance entre la oferta y la demanda de bienes energéticos y la protección al medio ambiente
3. Proponer un diálogo abierto y transparente entre todos los participantes – públicos y privados con el propósito de concientizar sobre el vital rol que pueden jugar los combustibles líquidos para la economía, medioambiente y seguridad energética nacional, considerando además que éstos pueden ser tan eficientes como los vehículos eléctricos considerando un ciclo de vida completo.

Por último, reiteramos que desde el grupo de Petrolíferos de COPARMEX podemos contribuir con la Estrategia Prioritaria 2.2. Impulsar políticas públicas y acciones de movilidad sostenible con el fin de promover transportes eficientes, de bajo carbono y asequibles a la población del Programa Especial de Cambio Climático 2021-2024.

Sin más por el momento, les envío un cordial saludo.

ATENTAMENTE



Santiago Betancourt González
Vicepresidente de Normatividad
Comisión Nacional de Competitividad y Mejora Regulatoria